President-commissaris Ebby Arends:

"We draaien de dollars drie keer om"

Elbert (Ebby) Arends, president-commissaris in de Raad van Commisarissen van Air Aruba, kent de geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij als geen ander. Hij was gelijk bereid een paar vragen te beantwoorden: "Kom maar morgen langs," zo beantwoordde hij het verzoek van de *Amigoe* tot een kort interview.

Met welk doel is Air Aruba toentertijd opgericht en is die doelstelling nog steeds geldig?

"Air Aruba is opgericht om als nationale luchtvaartmaatschappij van Aruba de regionale vluchten voor haar rekening te nemen en dat is nog steeds zo. Op deze manier kan zoveel mogelijk het transport van de toeristen in eigen handen blijven. Als een andere maatschappij dit doet blijf je altijd afhankelijk van hun beleid. Air Aruba is dan ook een belangrijk instrument om de toerisme-industrie te bevorderen. Air Aruba's aandeel in deze industrie is nu zo'n 30 procent."

"Dat doen wij met 3 toestellen van het type MD-80 en één DC-9. In 1997/98 hopen we nog een vierde èn een vijfde MD-80 te kunnen aanschaffen. De vijfde is dan voornamelijk voor *back-up* en charter-vluchten. Dit is nodig om het uitvallen van een vliegtuig door technische storingen op te kunnen vangen. Op het ogenblik bijvoorbeeld staat er al drie weken een MD-80 aan de grond die gerepareerd moet worden, dat kost kapitalen, natuurlijk".

Over geld gesproken. Hoe zit het met de oude schulden van Air Aruba?

"De overheid heeft Air Aruba alle oude schulden kwijtgescholden. Dit is een grote opluchting geweest. Maar de liquiditeitspositie van Air Aruba is nog steeds vrij zwak. De brandstofprijzen zijn omhoog gegaan met dertig tot veertig procent. Aan de andere kant wordt de financiële bedrijfsvoering steeds efficiënter: we draaien elke dollar drie of vier keer om voordat die wordt uitgegeven."

Is de samenwerking met Air Holland een zwarte bladzijde in de geschiedenis van de maatschappij?

... EBBY ARENDS...

"De samenwerking met Air Holland heeft positieve effecten gehad op de ontwikkelingen binnen het bedrijf, want Air Aruba is toen gaan vliegen met jets op langere trajecten. "Het feit dat Air Holland failliet is gegaan, is wel een zware tegenslag geweest voor Air Aruba. Dit veroorzaakte een financiële crisis. In deze tijd is ook de grondafhandeling gedeeltelijk overgegaan in handen van Ogden. We hebben toen bij de overheid aangeklopt en die heeft Air Aruba van een faillisement behoed door er weer geld in te pompen. Als dat niet was gebeurd, zat Air Aruba nu aan de grond. De overheid is voor circa tweederde deel aandeelhouder. In de Raad van Commisarissen zitten ook drie leden van de overheid en twee leden uit de particuliere sector."

Is de route naar Houston een goede zet geweest?

"De vluchten op Houston zijn seizoensgebonden en vinden dus niet het hele jaar plaats. Als alle betrokken partijen het interessant vinden om dit volgend jaar te herhalen dan doen we dat, waarschijnlijk dan in combinatie met een tussenlanding in New Orleans".

Worden er binnenkort aandelen verkocht?

"Ja, door de zwakke liquiditeitspositie is het noodzakelijk aandelen te verkopen en daarvoor zoeken we bedrijven die geen rente vragen over hun investering. De overheid blijft uiteindelijk aandeelhouder voor zeker 10 tot 15 procent; 50 tot 60 procent van de overige aandelen wordt verkocht. In principe is de KLM benaderd. Deze heeft geen grote belangstelling getoond, maar heeft ook nog niet formeel afgezegd. We bestuderen ook andere mogelijkheden".

Boven: Air Aruba en Air Holland vieren de samenwerking.
Onder: Viering van de eerste vlucht naar Houston in de Amerikaanse staat Texas.

10 jaar Air Aruba

Air Aruba bestaat tien jaar. De nationale luchtvaartmaatschappij is in september 1986 – het jaar van de Status Aparte – opgericht door de Arubaanse overheid. In de afgelopen tien jaren is Air Aruba flink gegroeid, maar heeft het ook grote tegenslagen te verwerken gehad. Veel personen in de Arubaanse samenleving hebben hun steentje bijgedragen aan de opbouw van de maatschappij. Er werken thans zo'n 350 mensen, verdeeld over de verschillende afdelingen. Heel wat bedrijvigheid dus. En in verband met het tweede lustrum: tijd voor een feestje. *Air Aruba, Pabien y hopi aña mas!*

Uit de kronieken van Air Aruba

* OP 1 NOVEMBER van hetzelfde jaar dat Air Aruba werd opgericht, begon deze maatschappij met de grondafhandeling voor de meeste luchtvaartmaatschappijen die Aruba regelmatig aandoen. Voordien werd dit gedaan door de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij, de ALM.

* BEGIN 1992 ging Air Aruba een samenwerkingsovereenkomst aan met de Amerikaanse maatschappij Ogden voor wat betreft de grondafhandeling. Dit is nog steeds van kracht. In verband met deze samenwerking werd de Air Aruba-Ogden NV opgericht, waarin Ogden 49 procent van het aandelenkapitaal heeft.

* OP 18 AUGUSTUS 1988, bijna twee jaar na oprichting, ging Air Aruba voor het eerst de lucht in met een turbo-propjet van het type *YS-11*. Bonaire, Curaçao en Maracaibo waren de eerste bestemmingen.

* IN APRIL 1990 werd de vloot uitgebreid. In samenwerking met Air Holland werd gevlogen met een *Boeing 757*.

* IN JULI 1990 werd de turbo-propjet vervangen door een *Embraer Brasilia Turboprop* toestel genaamd 'Blenchi'.

* EIND 1990 werd de Boeing 757, op de dagelijkse route Miami, vervangen door een *Boeing 737-300*. Met dit toestel begon Air Aruba ook andere bestemmingen aan te doen. De Boeing 757 werd ingezet op de route Newark. Dit is een toestel dat 213 passagiers kan vervoeren.

* OP 1 MEI 1991 nam Air Aruba een grote stap door non-stop vluchten naar Amsterdam (Nederland) en Keulen (Duitsland) met de *Boeing 767* te maken. Dit begon aanvankelijk in samenwerking met Air Holland. Later kwam deze operatie geheel voor rekening van Air Aruba.

* INMIDDELS is het aantal bestemmingen uitgebreid tot tien en zijn er verschillende kantoren, ook in het buitenland. Tien jaar geleden begon men met 35 man, nu telt het bedrijf zo'n 350 personeelsleden. Vandaar ook de nieuwe leuze '*Dynamico y creciendo*' (Dynamisch en Groeiende).

Flight Attendant Instructor Evelyn Wong:

"Stewardess zijn houdt meer in dan alleen drankjes serveren"

Evelyn Wong werkt nu acht jaar bij Air Aruba en is momenteel cabine-chef. Zes maanden na haar indiensttreding volgde zij een cursus in Nederland voor flight safety instructor. Vanaf die tijd verzorgt zij de opleidingen van de stewardessen bij Air Aruba en is zij ook verantwoordelijk voor de veiligheid van de passagiers.

Elke stewardess moet niet alleen de *flight safety* cursus volgen maar moet ook de stof steeds blijven repeteren, want er vinden wekelijks overhoringen plaats: de zogenaamde '*briefings*'. Het examen wordt elk jaar opnieuw afgelegd.

De cursus bestaat uit vakken zoals *flight-safety*, evacuatie-oefeningen, *fire fighting*, EHBO en daar is pas een nieuw vak bijgekomen: assisteren bij een eventuele bevalling aan boord.

"Behalve de cursus volgen en de stof bijhouden, worden er zware eisen gesteld aan de stewards en stewardessen," vertelt Wong.

Wat is een goeie of een slechte dag voor u?

... EVELYN WONG...

"Elke dag is eigenlijk een goeie dag," zegt Wong enthousiast. "Een slechte dag is wanneer er vertragingen zijn en de passagiers daardoor geïrriteerd raken. Dan moet je juist extra je best doen om iedereen weer in een goed humeur te krijgen."

Wat heeft de grootste indruk op u gemaakt?

"Het vliegtuigongeluk bij Avia Air waarbij onder meer mijn collega Siegfried Stede is omgekomen. Bij ons stond hij bekend als een fantastische steward en een leuke collega. Hij hield ontzettend van vliegen en probeerde voor zijn opleiding zoveel mogelijk vlieguren op te bouwen door vluchten te maken met de toestellen van Avia Air".

Wanneer bent u tevreden in uw werk?

"Als alle cursisten slagen voor de opleiding, dan weet ik dat ik mijn werk goed heb gedaan".